

ELS MITJANS DE TRANSPORT VISCUTS PELS LITERATS I VIATGERS DEL S. XIX. UN ELEMENT MÉS DE LA SOCIETAT PREFURÍSTICA MALLORQUINA

JOANA MARIA SEGUI PONS

Departament de Ciències de la Terra (Geografia)
Universitat de les Illes Balears

1. Introducció i plantejament general

L'objectiu primordial del present treball es donar una visió dels transports a Mallorca a finals del s. XIX, així com de les primeres referències dels transports urbans de Palma.

La visió és resultat de la lectura d'una sèrie d'obres literàries (novel·la, assaig, guies turístiques, miscel·lànes de la ciutat, llibres de viatges, premsa local...) que s'han considerat perfectament vàlides per assolir l'objectiu proposat.

Com assenyala Nogue (1985, pag. 24), *la literatura — entesa com a font d'exploració de les relacions que els essers humans estableixen amb el seu entorn — permet d'apropiar-nos als antecedents, més o menys allunyats en el temps, d'aquestes actituds*.

Segons L. G. Cook (García Ramon, 1988, pag. 256) la novel·la es un mitjà en tant que presenta informació de segona mà al lector. Permet fugir als límits de la nostra pròpia experiència immediata del món, presentant-nos una rica font de dades que complementa i suplirà la informació que rebem de primera mà.

Als seus mers, els treballs centrats en la geografia del comportament i de la percepció foren dits a terme per anglosaxons, baix una òptica analista (Comez Men

doza et alter, 1982) i participant dels pressupostos metodològics del neopositivisme. Els treballs s'inicien amb l'estudi de les catàstrofes ambientals passant, posteriorment, a l'anàlisi de respostes i ajustos humans davant tals esdeveniments (Burton, 1962; Kates, 1962; Saarinen, 1966; García Ramón, 1985, pàg. 60).

El tema de la percepció també s'introdueix en geografia a través d'una altra línia d'investigació interessada no per espais extensos, sinó per àmbits més concrets, com pugui ser la ciutat. Tendència inspirada directament pels urbanistes de l'escola de Chicago, amb Kevin Lynch al front. La ciutat és una pauta conexas de símbols objecte d'una lectura de la que se'n deriven imatges mentals (Gómez Mendoza et alter, pag. 129).

La geografia del comportament i de la percepció no romp, emperò, amb la visió mecanicista de l'home que prové del corrent neopositivista, encare que les dades utilitzades per al treball geogràfic són prou diferents. La diferència més important escau en la utilització de dades no empíriques, amb una enorme càrrega subjectiva (García Ramón, 1985, pàg. 310), si bé, les tècniques de tractament d'aquestes dades són, totalment, quantitatives.

Pocs anys després, la geografia humanista, l'altra gran corrent de resposta de la geografia quantitativa, juntament amb la geografia radical, romprà totalment amb els motllos neopositivistes. Representa un rebuig a la ciència tecnocràtica, quantitativa i analítica que, segons Capel, *exalta la tècnica, glorifica als homes i divideix els problemes* (Capel, 1981, pag. 442). L'objectiu d'aquesta nova geografia serà assolir una millor comprensió de l'home i de la seva condició.

Una de les màximes d'aquests geògrafs humanistes és la negació del món únic i objectiu i la insistència en la pluralitat de mons, tants com actituds i intencions de l'home (García Ramón, 1985, pàg. 220).

L'obra *Values in Geography* d'A. Buttimer, publicada l'any 1974, es considera com el primer manifest de geografia humanista, si bé l'expressió es consagra l'any 1978 amb la publicació de Ley i Samuels *Humanistic Geography* (García Ramón, 1985, p. 220).

La geografia humanista, al posar l'emfasi en la percepció, en l'explicació personal i en el món viscut, condueix a la fenomenologia i a l'existencialisme i suposa una crítica a l'espacialisme i a l'economicisme (Capel, 1981, pàg. 443).

La geografia quantitativa primava l'anàlisi locacional, amb un espai abstracte i tan sols admetia el comportament d'home econòmic. La geografia humanista posa el seu emfasi en el concepte de lloc, com a fet concret, únic i, per tant, quotidià i en l'home sentiment. En aquest sentit, i com assenyalava Nogué (1985, pàg. 9), *la literatura permet explorar l'experiència del lloc, un dels temes cabdals de l'enfoc humanista, juntament amb el paisatge, es un mirall, un petit microcosmos de la realitat. A cada època i a cada context la literatura crea les bases per a una nova percepció del món i, alhora, ella mateixa es produeix d'una percepció, es percepció.*

Aquest treball s'emmarca en aquest corrent.

De la lectura de les obres que tot seguit figuren a la bibliografia, fem una anàlisi dels mitjans de transport utilitzats a Mallorca i a Palma centrada, bàsicament, en el s. XIX. Aquest fet ens posa de manifest un conjunt de valoracions i d'actituds pròpies d'una societat pre-turística que no tenen res a veure amb la concepció que avui dia se'n té del transport i dels seus mitjans.

Si per l'home del s. XIX anar en *carró*, en *tatana* o en carrilet per dins Palma, era viscut com un passeig, avui dia, la utilització quotidiana del cotxe es viu com a necessitat.

2. Els mitjans de transport a Mallorca a finals del s. XIX i la visió dels literats i viatgers

Les vies de comunicació d'un país guarden estreta relació amb els seus mitjans de transport. El que s'intenta en aquest treball es donar una visió retrospectiva tant dels camins i carreteres que comunicaven Palma amb els diferents pobles de l'illa, com dels propis mitjans utilitzats per a recórrer-los.

Del seu estat en sabem coses a través dels visitants destacats o dels residents temporals a la nostra illa. Bona part d'ells plasma la seva problemàtica a l'obra impresa.

Quan a l'estat dels camins, sembla ser que Mallorca estava realment endarrereada respecte d'altres països, si bé aquest aspecte no era exclusiu de l'illa, sinó també d'altres llocs d'arreu de l'estat, com per exemple Catalunya, on les relacions entre Barcelona i la resta de nuclis pareix que eren bastant deficientes (Gelabert, 1946).

Grasset de Saint Sauveur, designat per Napoleó Bonapart comissari de relacions comercials, visità l'illa l'any 1800 amb la finalitat d'escriure un detallat informe de les principals característiques de l'arxipèlag. A la seva obra ens conta com *els camins de l'interior de l'illa es troben en mal estat i no es reparen mai, fet que causa sensible perjudici a l'agricultura i al comerç* (Grasset de Saint Sauveur, 1952).

L'historador català Joan Cortada es situa en la mateixa línia quan assenyalava com *el vostre país pel seu sensible i amable caracter atreu eficaçment, però els vostres camins i posades rebutgen de forma quasi invencible* (Cortada, 1948).

A fi i efecte de millorar el dolent estat de les carreteres i camins de Mallorca, a la segona meitat del s. XIX, l'enginyer de la província A. Lopez sol·licita un informe d'aquests on apareixia com a carretera de major transit l'existent entre Palma i Alcúdia. Corrobora aquest fet la instal·lació, l'any 1837, entre aquests dos nuclis de població del primer servei de diligències de l'illa (Brunet, 1984).

La carretera entre Palma i Manacor era la de major longitud, empero es trobava bastant deteriorada i la de Palma a Santanyi patia de molt mal estat per causa de la pluja i per localitzar-se prop de terrenys pantanosos (Gonzalez, 1973).

Quan als mitjans de transport, l'Arxiduc Lluís Salvador, un dels viatgers més il·lustres que acollí Mallorca a finals del s. XIX, ens els classifica en tres grans tipologies: carros de pages, carros per al transport de mercaderies i cotxes o carruatges de persones (Habsburg Lorena, 1955).

Dels *carros de pages*, encara que no amb aquesta denominació, ens en parla Grasset de Saint Sauveur descrivint-los com a *carros formats per una espècie de plataforma, de la qual partia una llança molt grossa, tot això damunt un eix mal construït, i al qual s'hi ajustaven dues rodes plenes, tosquies, formades amb moltes cobres reunides a través d'una anella de ferro, que es subjectava amb claus rematats. L'eix girava, però les rodes eren fixes. Davant el carro, la llança tenia una peça triangular sostinguda per davall amb un fil ferro. Aquest era el lloc on es col·locava el conductor. De vegades s'ajegien dues planxes adossades als costats del carro (bananes del carro) i se'ls cobria amb una vela estesa damunt arcs de tonell. Les mules s'enyanaven pel coll en un enorme jou molt pesat i més ample que el carro. Aquest jou es fermava mitjançant una corda guixada a la llança que tenia als seus extrems dos ganxos de ferro a la part de dalt i dues clavys de fusta per davall. La corda es creua va entre aquests punts de recobrament, el jou es col·locava per davall la llança* (Grasset de Saint Sauveur, 1952).

Eren uns carros feixuts que es movien amb molta dificultat i estaven adaptats al mal estat dels camins de principis de segle XIX.

Transcorregut quasi un seple, l'Arxiduc Lluís Salvador els anomena *carros de parell*, ja que anaven tirats per un parell de muls. L'única diferència entre aquests i els que ens descriu Grasset de Saint Saveri es troba en el fet que les rodes en lloc de ser plenes, o sia massises, eren de radis (Habsburg Lorena, 1955). Eren carros molt fatigosos i els pagesos els van anar substituint per carros de mercaderies, que fins i tot empraven per a les tasques agrícoles.

Els *carros per al transport de mercaderies* sofriren també modificacions de forma. Abans dels carros de *roda plena* hi havia les *carretes sense rodes*, que segons Miquel dels Sants Oliver servien per *traginar mercaderies voluminoses i feixuges, principalment pipes de vi i d'oli. Aquesta carreta era una espècie de quadrilong de fusta sense braços ni rodes, de la qual tirava una cavalleria mitjançant dues cordes fortament fermades als extrems, en unes anelles de ferro* (Oliver, 1941, pàg. 30).

Zaforteza Musoles l'anomena *carreta dels traginers de garrot* (Zaforteza, 1953, vol I, pàg. 282). Aquestes carretes sense rodes foren objecte d'atacs per part de l'autoritat i de pressions per la seva eliminació, ja que causaven molèsties, tant pel seu renou i per la pols que alçaven, com per les desfetes que provocaven a l'empedrat.

L'any 1793, l'Ajuntament de Palma va encomanar construir una carreta amb rodes, amb la finalitat d'assafajar la i en cas de donar bon resultat, retirà de la circulació les que estaven en ús (Zaforteza, 1953, vol I, pàg. 282). Dos anys després es verificaren les proves oficials per la costa de la Seu i s'ordenà als traginers que canviassin la carreta.

A finals del S. XVIII, per tant, s'haguieren de prendre mesures per resguardar l'empedrat dels carrers de les carretes de transport. Així l'any 1780 s'establiren restriccions als *carros de roda plena*, anomenats també *carros de cos*, que sols podien entrar per la porta del moll. Si ho feien per altres havien de transbordar la càrrega en un altre *carro de roda de radis*, la qual cosa implicava un augment en el cost del transport, fet que repercutia en el comprador. Aquesta mesura es prenia per evitar els desperfectes que aquests vehicles produïen als carrers, pel que això venia a ser una limitació de la seva àrea circulatòria per l'interior de la ciutat (Zaforteza, 1953, vol I, pàg. 281).

L'any 1825, el capità general de Balears, José M. Alòs obligà substituir els carros de roda plena, pels de roda de radis (González, 1973).

Quan l'Arxiduc viatjà per Mallorca, els carros ja eren d'aquest darrer tipus, anaven destapats i de xepades coberts amb veles i solien anar tirats per un cavall o mul. Eren carros destinats, sobre tot, al transport per carretera i portaven plaques de fusta a les seves baranes, on hi havia registrats el nom i l'escut de la vila a la qual pertanyien.

Finalment, els *carriatges o cotxes que servien per al transport de persones* eren molt variats i de distint tipus.

Els *carretons* estaven construïts de forma semblant als carros; emperò, eren més elegants, i, com els carros, anaven tirats per una sola mula o per un cavall. Els *carretons* anaven tapissats al seu interior i coberts d'una vela fixa. Era un carro usual per als arrendataris i petits propietaris (Habsburg Lorena, 1955, pàg. 56).

Els *carretets* eren una forma de carretó molt petit. Era el cotxe preferit pels comerciants i botiguers de Mallorca a finals de seple, i s'utilitzava per visitar les cases situades a les rodalies de Palma (Ripoll, E., 1970, n.º 1).

Les *tartanes* i els *bullochos*, una altra modalitat de cotxes de passatgers, eren

els únics cotxes de lloguer que hi havia a Palma, abans de l'aparició a finals de segle dels *carrils* o *galeretes* i d'ells en parlarem al tractar el transport urbà.

Les galeres eren uns feixucs cotxes que utilitzaven els propietaris per transportar els productes de les seves finques i moltes de vegades per traslladar els seus criats, encara que servissin pels mateixos senyors. Anaven pintades de color gris de cendra i la seva vela era de lona blanca, semblant a l'emprada pels carros. Generalment estaven mancats de molles (Habsburg Lorena, 1955).

Els *Omnibús*, aparegueren a França durant el regnat de Lluís XIV i prestaren servei a París, fins l'any 1825 (Cebalbert, 1946). L'Arxiduc Elies Salvador els descriu com a *cotxes utilitzats únicament pels seus propietaris per traslladarse per a les seves possessions i per dins la ciutat. De caixa rectangular i coberta plana, estaven envicatsats i eren brillants. La porta, les finestres i els seients eren semblants als de les valeres*, encara que sovint tenyessin dues i fins i tot tres finestres a cada costat.

N'hi havia de dos tipus, de quatre i de vuit seients al pesant. Solien anar protegits per una vela de pell, plegable, que quasi sempre es duia arplegada. Anaven tirats, per regla general, per quatre cavalleries. Fou un dels vehicles utilitzats a Mallorca a començament de l'últim quart de segle (Habsburg Lorena, 1955, pàg. 9), que feu entrar en decadència l'ús de la tartana.

Només certes persones opulentes posseïen cotxes de tipus europeu, com eren els *brieks*, les *caleses* i els *vitrages*, encara que fossen de construcció autònica.

Els *landós* foren també uns cotxes de tipus europeu dels quals no ens en parla l'Arxiduc, ja que segurament no enclavaven al arribar ell a Mallorca. Tenien quatre rodes i dos seients transversals encarats. Al darrera de cada seient anava col·locada una capota que permetia de cobrir el cotxe a voluntat. Generalment anaven tirats per dos cavalls (Escalas, 1957).

Les *diligències* eren els carruatges de quatre rodes que realitzaven els viatges entre Palma i els principals pobles de l'illa. Anaven tirats per dos, tres i fins i tot, cinc cavalls. Eren molt brutes i anaven pintades quasi sempre de color groc, amb finestres molt estretes i amb cabuda màxima de dotze viatgers.

Al viatge que Medel realitza a Mallorca, l'any 1849, ens parla del fet que el trànsit entre Palma i els pobles només estava servit per una línia, que unia la capital amb Inca. El viatge es realitzava amb un *omnibus* al qual se li donava el nom de *diligencia*. Partia de Palma tres dies a la setmana i altres tres d'Inca. Segons Medel, el trànsit entre la resta de nuclis com Andriats, Fluvià, Manacor i Artà es duia a terme mitjançant una *tartana* (Medel, 1849).

La situació era prou distinta, a finals del segle XIX, ja hi havia serveis a molts de nuclis de l'illa (Brunet, 1984). L'Arxiduc ens parla, per exemple, de les dues diligències que anaven a Sòller, amb cabuda per a onze persones. L'escriptor Marius Verdaguer ens ha deixat, igualment, un bell, encara que tònic, record d'aquesta diligència, que queda reflectit al sepeñ paratral

Es queda solitari ja que se'n anira d'ell, aquesta diligència cansada, lenta, desmencada i espellicada, que durant tants d'anys puja i davalla pacientment les costes, tirada per milers festriquetades i cavalls mastes... Ara al món es viu depressa... es ne cessant apressar se, correr i ella no pot, n'ha quedat emera, envellint poc a poc, plena de pols, aborrimts els animals, mustis pel cascabeleu monoton que va marcant en puja el seu pas... la diligència de Sòller vivandava qualque cosa encara d'aquest ambient perdut, pero ella se'n va. (Fabricas, 1968, vol II, pàg. 92-94)

Per finalitzar aquestes referències als transports interiors, tant de les carreteres com dels mitjans de transport utilitzats, cal senyalar que durant la primera meitat del s. XIX no hi havia a Palma constructors de carruatges de luxe. Aquests s'importaven de Barcelona i de París.

A l'any 1882 hi havia a Palma entre 8 i 12 carrocers especialitzats en la construcció de carruatges del tipus *galeretes*, *carros* i *carretons*, que eren els mitjans més utilitzats. Pere d'Alcàntara Penya, l'any 1891 (Pena, 1891, pág. 143) n'assenyala cinc constructors a Palma. Mentre, als pobles, abundaven les carreteries especialitzades en carros de pagès i de mercaderies, malgrat que molts de fusters no especialitzats realitzassen aquests tipus de treballs.

3. Primeres referències del transport urbà a Palma

El trànsit, la congestió, la mobilitat, la circulació i els costos socials dels transports, problemes que són patits avui dia per la major part de ciutats contemporànies, foren totalment aliens a la ciutat de Palma fins ben entrat el s. XX.

La morfologia urbana de la zona antiga, amb una clara impronta musulmana no suposà cap impediment a la circulació i al trànsit, ja que al llarg de varis segles aquests foren minsos. Per altra part, les curtes distàncies entre una part i l'altra de la ciutat feien innecessaris els mitjans de locomoció animals que sols eren utilitzats per a comunicar-se amb localitats properes.

A finals del segle XIX, Palma era una ciutat enmurallada que no sobrepassava els 65.000 h. i sortir-ne, per a visitar els flogarets d'extramurs, no era un viatge que es realitzàs a diari.

El carruatge fou el mitjà de locomoció utilitzat prioritàriament, tant per al servei públic, com per el servei privat, des de que arribà el primer a casa del cavaller Pelai de Quint, l'any 1511 (Zaforteza, 1953), fins l'aparició dels primers omnibús de transport col·lectiu. Aquests i, posteriorment, el tranvia de mules no el substituïren, ja que les diverses modalitats de carruatge se seguïren utilitzant fins ben entrat el s. XX. La forta competència s'establí amb la instal·lació dels tranvies elèctrics, la primera xarxa de transport públic amb que comptà la nostra ciutat (Seguí, 1979-1980).

Pés del carruatge anà en augment, ja que durant els secles XVIII i XIX *fou necessari prohibir l'extracció del poll que tant s'emprava en la construcció del carruatge* (Pons Pastor, 1950, pag. 21-28).

Nombrosos testimonis ens han deixat els viatgers dels s. XVIII i XIX dels nostres carruatges, utilitzats, la major part de vegades, per a l'esplai, i dels passetjos per on transitaven.

Quan als passetjos, n'hi havia d'interiors i d'exterior a la ciutat. Dels exteriors, fou el passeig de Jesús el més conegut. L'any 1740 Fernández Vallejo inicià un passeig al camí que conduïa al convent de Jesús, que desenvolupà i acabà a finals de segle XVIII, Galcerán de Villalba. Pons Pastor ens ho descriu com un passeig compost *d'un sol carrer per on transitaven els carruatges i peons amb dues fileres d'arbres... a la seva meitat el passeig era creuat per la carretera que circumda la ciutat (la ronda de murada) que formava una elegant placeta semicircular coneguda pel girant dels cotxes, on començava la carretera que conduïa al monestir de Jesús* (Pons Pastor, 1950, pag. 21-28).

Jovellanos, arran de la seva estada a Mallorca, el qualifica com a l'únic passeig de Palma, quan ens descriu com partia de la *Porta i acaba al convent... i corre la línia d'un escas quart de llegua al nord-oest de la ciutat. No està ni ben plantat, ni*

ben adornat, ni tan ben cuidat com tal població i tal objecte requerrien, el seu arbrat es ruí i escàs i molt interromput, però no havent ni un altre passeig que tal nom mereixi, és el més frequentat els dies festius, assenyaladament pels cotxes... que de tornada a l'interior, voltant o aturats es detenen a la plaça o més bé a l'ample Carrer del Born (Mallorca y Jovellanos, 1967).

El Born fou un dels passetjos més destacats de l'interior de la ciutat. Bartomeu Ferrà ens assenyala com estava dividit en tres passejos que només arribaven fins al front del Carrer de ses Carasses. Era la rua dels cotxes... que els diumenges horabaixa, retirats del Moll, anaven a voltar pels costats d'aquell passeig, eren unes carxes sense molles suspeses d'un corretjam de cuiró (Ferrà, 1918).

L'Aixiduc parla del Born com d'un passeig per a la classe benestant. Als hores baixes dels diumenges, durant l'estiu, es passeja en cotxe donant voltes al Born, al pas. Les dames... van assegudes en omnibus o galeretes, tirades per troncs de mules o de cavalls i de vegades en calesses... el passeig sol durar una hora fins que s'annuncia el passeig a peu... el menestral feien una altra classe de passeig: es veien trotar baix la murada; diligències i galeretes... i una gran quantitat de carreters, que corrien junts duent molts de menestrals que realitzaven les seves excursions diumengeres (Habsburg-Lorena, 1954, pàg. 269-270).

La Rambla constituïa un altre passeig molt frequentat de l'interior de la ciutat que comptava amb alguns arbres i seients (Mallorca y Jovellanos, 1967). D'ell ens en parla molt acuradament Girasset de Saint Saveri quan el descriu com a un passeig molt concorregut els dies de festa l'horabaixa. Els senyors s'exhibeixen en les seves carrosses, que són de construcció molt tosca... formen una fila que durant dues hores dona voltes entorn del passeig... un cotxe que es dirigeix als afores o que regre's sa està obligat a posar-se en fila, de la qual no es podria separar si no es quan arriba al lloc on les carrosses donen la volta. És molt exposat substeure's a aquest costum. Aquesta manera de passejar es diu La Roda (Girasset de Saint Saveri, 1953, pàg. 106-107).

La Roda fou descrita igualment per Varpas Ponce, l'il·lustre marí i geògraf andalús que cooperà en l'elaboració dels mapes hidrogràfics de les Balears i Pitiuses, com a un atractiu espectacle format pels carruatges a les voltes, ja que n'hi havia més de cent cinquanta pertanyents a les tretze cases titulades i a les nombroses famílies de posició folgada (Varpas Ponce, 1787).

No ens podia faltar la visió d'una de les viatgeres decimonòmiques més il·lustres que Mallorca acollí: George Sand. Segons es despren dels seus testimonis sembla que a la sepona meitat del S. XIX l'ús del carruatge era una característica venerable: a da per a tota la població, ja que quasi totes les gentes del país tenen cotxe de la classe que sigui, i els nobles conserven carrosses del temps de Lluís XV, de carxa ampla, algunes amb vuit vidres, les rodes enormes les quals desafien tots els obstacles. Quatre o sis fortes mules arrosseguen amb lleugeresa aquestes ferriures maquines, de mala suspensió, pomposament malgarbades, però espavoses i solides (Sand, 1964, pàg. 153). Si bé les classes més modestes utilitzaven vehicles més lleugers, de dues rodes, com eren les berlines, els carricotxes o les galeretes.

l'escriptor Miquel dels Sants Oliver, aventurant hipòtesis que més tard es complien, veia l'afecció al carruatge, a finals del S. XIX, ítimament lligada a la de les casetes. Avui dia parlant d'una relació entre residències secundàries i ús de l'automòbil.

Segons assenyala, l'afecció al carruatge forma «pendants» amb l'afecció a les «ca

setes», les unes suposen l'altra i és en extrem curiosa la varietat dels mitjans de locomoció des del pràctic carril de lloguer fins al cotxe de mules cardenaliç usat principalment per la noblesa i adoptat per una classe interessantíssima de la societat mallorquina, els que aspiren a confondre's i entroncar amb les famílies aristocràtiques de vertadera avor (Oliver, 1941, pàg. 66).

Pet tant, i pel que es desprèn dels escrits de literats i viatgers dels segles XVIII i XIX, l'ús del carruatge anava lligat, en un principi, a la classe elevada. A partir de la segona meitat del S. XIX sembla ser que les classes mitjanes comencen a disposar de *carrils i carretets* per als seus viatges de negocis i també per a l'esplai.

A la segona meitat del S. XIX, els cotxes de transport públic que servien per traslladarse pels indrets de fora murada eren les *tartanes i els birlochos*. George Sand ens parla de les primeres com al *vehicle més usat a l'illa... espècie de concout-omnibus tirat per un cavall o per un mul sense cap classe de molles* (Sand, 1964).

Fins de la tartana no era exclusiu de Mallorca, sinó que n'abundaven de distintes formes i mides a Barcelona i a València. S'utilitzaven, sobretot, per a viatges curts (Gielbert, 1946).

Els *birlochos* eren uns carruatges lleugers, d'aparença suau, que fa que s'ho pensi qui s'hi vol instal·lar per primera vegada, sense vela ni porteta, amb molles i doble scient, tirats per cavalls ràpids.

Impressions semblants se'n dugué el viatger Medel, que visità Mallorca l'any 1849. En aquests termes ens descriu el transport urbà d'aquella època: *poc és el tràfec d'aquest gènere que ostenta la ciutat de Palma per al servei públic, ja que és molt d'estranyar no haver hi més que un subjecte que llogui cotxes, i encara sols en té un de luxe i un altre que pugui anomenar-se decent. Tota la resta està reduït a tartanes dolentes i de mala configuració i a birlochos que no tenen res a envejar de les tartanes* (Medel, 1849).

A finals del seple XIX les *galeretes o carrils* foren els cotxes de lloguer que desplaçaren les antigues *tartanes i birlochos*. Cotxes de cinc places, molt lleugers, amb molles, que solien anar generalment tirats per dos cavalls.

Un d'aquests mitjans de transport degué ser el que utilitzà el protagonista de la novel·la de Jules Verne, Clovis Dardentou, a l'escala marítima realitzada a la nostra ciutat, finals del seple XIX (Verne, 1952).

La descripció de l'estrepitós passeig amb els muls desbocats i el desenllaç final a l'església de Santa Eulàlia (Verne, 1952, pp. 42-48) constitueix uns dels episodis més interessants d'aquesta novel·la.

La utilització de les *galeretes o carrils*, precursors dels taxis actuals pel servei de porta a porta, ana paral·lela a la dels tramvies de mules que s'instal·laren a la ciutat de Palma l'any 1891. D'aquesta forma s'iniciaven les primeres línies de transport col·lectiu, precedent de la futura xarxa de transport públic establerta pels tramvies elèctrics. (Sepnì, 1981).

4. Conclusions

L'estat dels camins i carreteres de Mallorca durant el S. XIX apareix clarament reflectit a algunes de les obres de literatura contemporànea i als llibres que ens han deixat viatgers il·lustres com Grasset de Saint Sauveur, Medel, Cortada, Vargas Ponce, George Sand o el propi Arxiduc Lluís Salvador.

La major part de les referències tenen connotacions negatives, ja que sembla ser que els camins eren dolents, si be aquest fet no convertia l'illa en un cas excep-

cional. La xarxa de camins i carreteres de la resta de l'estat era força deficient i reflectia l'atras econòmic.

Vet aquí com la literatura i, per tant, cert tipus d'obres no geogràfiques, són el mirall d'una societat endarrerida, predominantment agrària i força jerarquitzada, característiques que es manifesten en l'ús i el tipus de carruatge de cada una de les classes socials.

Quan als mitjans de transport utilitzats a l'illa, les notícies constants dels viatgers no són tampoc massa bones, ja que s'al·ludeix freqüentment a la incomoditat dels carruatges, a la seva vellesa, a la seva antiquitat, en definitiva, a com eren vistos pels seus passatgers. Sembla ser, per tant, que guardaven consonància amb l'estat dels camins.

Quan als transports urbans, a la segona meitat del S. XIX pareix que les classes mitjanes comencen a disposar, amb bastanta freqüència, de carruatges, fet que s'ha de relacionar amb la proliferació de casetes a les rodalies de Palma. Aquesta característica ens posa de manifest la relació existent entre aquests mitjans de transport i les activitats d'oci, característica que anirà accentuant-se al decurs del segle XX.

Al mateix temps, la proliferació dels *carrils*, a la segona meitat del S. XIX, malgrat no apareixi de forma explícita a l'obra consultada, no sols s'ha de posar en relació amb l'aparició d'una sèrie de nuclis extramurs, sinó amb altres dos fets importants.

Per una part, amb l'establiment de línies regulars de transport marítim que condueixen a l'aparició de serveis entre el moll i la ciutat, circumstància que apareix reflectida a la major part de guies turístiques de Palma, quan es descriuen els serveis dels carrils. Per l'altra, la inauguració del tren del Pla suposà, també, l'establiment de nous serveis de transport públic que partien de l'estació de ferrocarril.

BIBLIOGRAFIA

- BERARD, G. de: *Viaje a las villas de Mallorca 1789*. Ajuntament de Palma. Palma, 1983. XVI + 303 pàgs.
- BRUNET ESTARRELLAS, P. J. (1984): «El transport públic de viatgers per carretera del S. XIX. El servei de diligències a l'illa de Mallorca». *Estudis Balearics*, 15. Palma.
- CAPEL SAEZ, H. (1981): *Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea. Una introducción a la geografía*. - Barcanova, Barcelona.
- CORIADA, J. (1948): *Viaje a la isla de Mallorca ten el estio de 1840*. Impta. Alcover. Ediciones R.O.D.A. Palma.
- ESCALAS REAI (1957): *Aquella ciutat de Palma*. Editor Escalas, Palma.
- FABRIGAS y CUIXARI, L. (1965): *Ca nostra (50 años de vida palmesana)*. Ediciones Cort, III vols. Palma.
- FERRÀ, B. (1918): *Ciutat ha seixanta anys. Fulles del meu cronicó*. Imprenta de la Sinceridad, Sóller.
- GARCIA BALLESTEROS, A. (coord.) (1986): *Teoría y Práctica de la Geografía*. Alhambra, Madrid.

- GARCIA RAMON, M. D. (1985): *Teoría y método en la geografía humana anglosajona*. Ariel, Barcelona.
- GELABRI, J. (1946): *El transporte en la vida barcelonesa 1800-1900. Reseña histórico-antecdótica*. Ediciones Librería Millà, Barcelona.
- GÓMEZ DE LA SERNA, G. (1974): *Los viajeros de la Ilustración*. Alianza Editorial, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA EL ALIER (1982): *El pensamiento geográfico*. Alianza Editorial (AIE), Madrid.
- GONZÁLEZ, P. (1973): *Comunicaciones y transportes en Mallorca de antano*. Coll. 681.
- GRASSET DE SAINT-SMUR, A. (1952): *Viaje a las Islas Baleares y Pithusias*. Ed. R.O.D.A.
- HABSBURG-LORENA, A.F.S. (1955): *Carros y coches de antano*. Panorama Balear, 43. Talleres Alcover, Palma.
- HABSBURG-LORENA, A.F.S. (1954): *La ciudad de Palma*. Traducc. J. Sureda i Blanes. L. Mossèn Alcover, Palma.
- MALLORCA A JOVELLANOS. *Descripción Panorámica de Palma (1967)*. Ayuntamiento de Gijón.
- MEDI, R. (1849): *Manual del viajero en Palma de Mallorca*. Imprenta Balear, Palma.
- NOGUÉ I FONI, J. (1985): «Un assaig de lectura humanista de paisatge tradicional de la patxina a través de la literatura». *Revista Catalana de Geografia*, n.º 1, desembre, vol. I.
- OLIVER, M. dels Sants (1941): *La ciutat de Mallorca*. Impta. Mossèn Alcover, Col·lec. Les Illes d'Or, 21. Palma.
- PENA, P. D'A. (1891): *Guia Manual de las Islas Baleares*. Impta. J. Ious, Palma.
- PONS PASTOR, A. (1950): *Antiguas historias. Palma a finales del S. XVIII*. Edit. Clumba, Colecc. Diach. n.º 2, Palma.
- RIPOLL, I. (1970, 1971, 1976): *Album de postales viejas. 100 postales, monumentos, escenas del campo y la ciudad de Mallorca*. Impta. M. Alcover, n.º 1, 2, 3, Palma.
- SAND, G. (1964): *Un invierno en Mallorca*. Ed. Mater, Barcelona.
- SIGUI PONS, J. M. (1979-1980): «El transport col·lectiu urbà a Palma a finals del Seple XIX». *Mavurqa*, 19. Facultat de Filosofia i Lletres. Universitat de les Illes Balears.
- SIGUI PONS, J. M. (1981): *Evolució del transport col·lectiu urbà a Ciutat de Mallorca (1890-1959)*. Tesi de llicenciatura. Inèdita.
- VARGAS PONCE, J. (1987): *Descripciones de las Islas Pithusias y Baleares*. Impta. Vda. Ibañeta, Madrid.
- VERSI, J. (1952): *Viaje a Mallorca de Clovis Dardentor*. Edit. Clumba, Palma.
- ZAFORTEZA MUSOLIS, D. (1953): *La ciudad de Mallorca. Ensayo histórico-toponímico*. Ayto. de Palma, 4 vols. Palma.